

DDTM AMIENS
Service Aménagement du Territoire et
Urbanisme
Centre Administratif Départemental
 1 boulevard du Port
 80026 AMIENS, CEDEX 1

RECEVUE
 20 DEC. 2015
 GATU

Affaire suivie par : M. AIT RADJ Mourad

VOS RÉF. Courier du 07/12/2015
 NOS RÉF. DRR – DG/PB 15-368 - P15-2203
 INTERLOCUTEUR Michael GODEAU (tél : 03.26.50.32.06)
 OBJET Porter à connaissance pour la révision d'un POS et l'élaboration d'un PLU - Mesnil-Saint-Nicaise
 80

Cormontreuil, le 22/12/2015

Monsieur,

En réponse à votre lettre réceptionnée le 11/12/2015 relative à la révision du POS et l'élaboration du PLU mentionnée dans l'objet, nous vous informons que le territoire de la commune de Mesnil-Saint-Nicaise 80 est traversé/impacté par plusieurs ouvrages de transport de gaz naturel haute pression :

Ouvrages traversés					
Canalisations en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
NESLE-CHILLY (DOUBLEMENT ANT AMIENS)	300	67.7	65	95	125
NESLE-CHILLY	200	67.7	35	55	70
MESNIL-SAINT-NICAISE-MESNIL-SAINT-NICAISE (AMYLUM)	150	67.7	20	30	45
NESLE-MESNIL-SAINT-NICAISE (BRANCH CI GAZ H)	150	67.7	20	30	45
MESNIL-SAINT-NICAISE-LANGUEVOISIN-QUIQUERY (DP NESLE)	80	67.7	5	10	15
Canalisations en projet	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
MESNIL-SAINT-NICAISE-NESLE (PROJET CI AJINOMOTO)	100	67.7	10	15	25
NESLE-NESLE (EN PROJET)	400	67.7	100	145	185
NESLE-EPEVILLE (SUCRERIE)	200	67.7	35	55	70

Poste en service	Zone de dangers (m)
MESNIL-SAINT-NICAISE-01(CI SYRAL)	25 (autour de la clôture)
Canalisations hors service	
NESLE-CHILLY	
NESLE-CHILLY (DOUBLEMENT ANT AMIENS)	
Ouvrages impactés	
Postes en service	Zone de dangers (m)
MESNIL-SAINT-NICAISE-02(DP)	25 (autour de la clôture)
Postes en projet	Zone de dangers (m)
NESLE-02 (PROJET CI AJINOMOTO)	25 (autour de la clôture)
MESNIL-SAINT-NICAISE-09 (EN PROJET)	25 (autour de la clôture)

* Zones de dangers situées de part et d'autre des ouvrages et définies dans la circulaire 2006-55 ou BSEI n°06-254

Vous trouverez joint au présent courrier des plans de nos installations.

Ces données vous aideront à construire les éléments nécessaires à intégrer à vos documents et à vos bases de données.

Conformément à la circulaire n°2006-55 (ou BSEI n° 06-254) du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés, produits chimiques), nous demandons :

- qu'en application de l'article R.123-11 du code de l'urbanisme, le tracé des canalisations et des zones de dangers soient représentés sur les documents graphiques du PLU, afin d'attirer l'attention sur les risques potentiels que présentent les canalisations et inciter à la vigilance en matière de maîtrise de l'urbanisation dans les zones des dangers pour la vie humaine, de façon proportionnée à chacun des trois niveaux de dangers (très graves , graves, significatifs).
- qu'en application de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, les servitudes d'utilité publique d'implantation liées à la présence de nos ouvrages soient mentionnées sur la liste des servitudes du PLU.
- qu'en application du §3 de ladite circulaire, les orientations d'aménagements et le zonage soient cohérents avec le risque représenté par chacun des trois niveaux de dangers.
- qu'en application du §3 de ladite circulaire et en application des articles L.555-16 et R.555-30 du code de l'environnement et de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, le règlement du PLU précise que :
 - les Etablissements Recevant du Publique (ERP) de plus de 100 personnes, les Immeubles de Grande Hauteur et les Installations Nucléaires de Base ne peuvent être en l'état autorisé dans la zone de dangers graves pour la vie humaine (« Distance PEL », cf. tableau ci-dessus),
 - Dans la zone de dangers significatifs, c'est-à-dire à moins de « Distance IRE » (cf. tableau ci-dessus) des ouvrages, GRTgaz – Pôle Exploitation Nord Est soit consulté pour tout nouveau projet d'aménagement ou de construction et ce, dès le stade d'avant-projet sommaire.

Considérations pour les ouvrages de transport de gaz naturel de DN inférieur à 150 (cf. tableau ci-dessus) : Il est à noter que pour les canalisations de diamètre inférieur ou égal au Diamètre Nominal DN150, les aménagements présentant des problématiques d'évacuation en particulier les ERP de type J,R,U (crèches, écoles, hôpitaux, maisons de retraite,...) ainsi que les prisons, tribunes et stades, les distances d'effets sont étendues :

- La distance des ELS est étendue à celle des PEL
- La distance des PEL est étendue à celle des IRE

Enfin, il existe des règles de densité de population dans les zones d'effets.

En complément, vous pouvez vous rapprocher de la DREAL afin de disposer des distances de servitudes d'utilité publique de maîtrise de l'urbanisation des ouvrages en service.

Nous souhaiterions à l'avenir être associés à toute réunion relative à un projet d'urbanisme susceptible d'impacter la zone de dangers significatifs de nos ouvrages (lotissement, création de ZAC...) afin d'étudier en amont les interactions entre ce futur projet et notre ouvrage.

De plus, la présence de ces ouvrages nécessite des précautions particulières en matière d'urbanisme de manière à limiter l'exposition des riverains aux risques qu'ils peuvent occasionner.

- Contraintes liées à la sécurité industrielle

Dans le cadre d'un projet d'Installation Classée Pour l'Environnement (ICPE), nous vous informons que nos ouvrages sont assujettis à l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

Le Maître d'ouvrage du projet doit tenir compte, dans son Etude de Dangers, de l'existence de nos ouvrages de transport de gaz et prévoir toutes dispositions afin qu'un incident ou un accident au sein de l'ICPE n'ait pas d'impact sur ces derniers.

- Contraintes liées à la servitude d'implantation

Il y a lieu de se conformer aux dispositions des conventions de servitude attachées aux parcelles traversées par nos ouvrages qui précisent notamment l'existence d'une zone non-aedificandi.

Nous rappelons que dans cette bande de servitude, seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2,7 m de hauteur et dont les racines descendent à moins de 0,6 m, sont autorisés.

Les modifications de profil du terrain ainsi que la pose de branchements en parallèle à notre ouvrage y sont interdites et tout fait de nature à nuire à la construction, l'exploitation et la maintenance des ouvrages concernés est proscrit dans cette bande de servitude.

- Rappel de la réglementation relative aux travaux à proximité des réseaux

Par ailleurs, le code de l'environnement – Livre V– Titre V– Chapitre IV impose :

- à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le « Guichet Unique des réseaux » (téléservice www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr) ou à défaut de se rendre en mairie, afin de prendre connaissance des nom et adresse des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT),

- aux exécutants de travaux (y compris ceux réalisant les voiries et branchements divers) de consulter également le Guichet Unique des réseaux et d'adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet, une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Conformément à l'article R.554-26 du code de l'environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du Guichet Unique des réseaux, les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT et avant la tenue du rendez-vous sur site obligatoire.

Enfin, nous vous demandons de bien vouloir nous faire parvenir, pour consultation, le projet de révision du PLU « arrêté » et notamment le plan de zonage afin que nous puissions vous faire part de nos observations éventuelles.

La présente réponse ne concerne que les ouvrages de transport de gaz haute pression exploités par GRTgaz, à l'exclusion des conduites de distribution de gaz (GrDF) ou celles d'autres concessionnaires.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Dominique GODART
Responsable du Département Réseau
Reims



PJ : Plans d'implantation des ouvrages et des zones de dangers
Recommandations Techniques Travaux à Proximité des Réseaux
Copie : Secteur de Gauchy

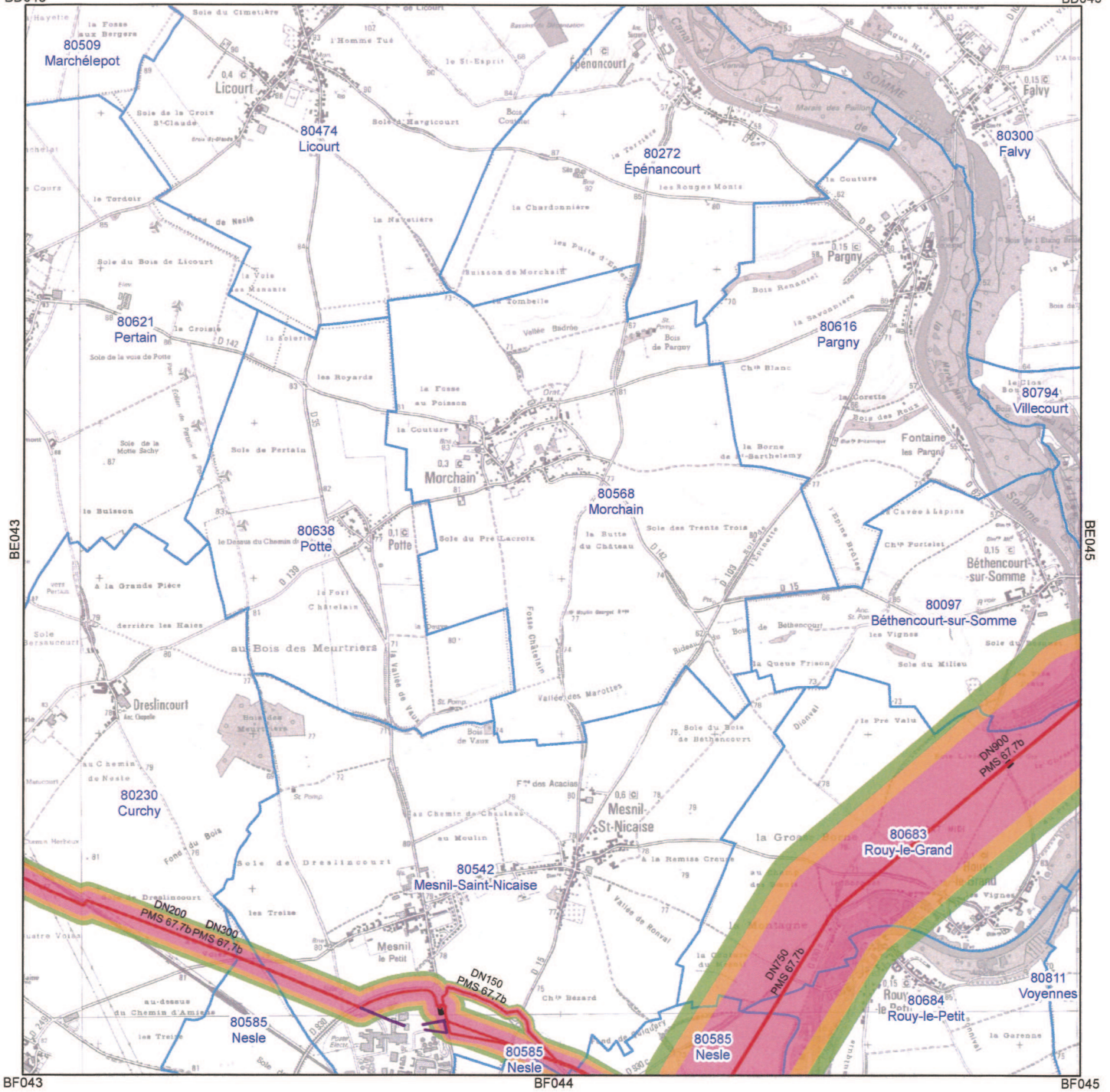


Planche n°BE044

Réseau GRTgaz

Communes de :

Villécourt; Rouy-le-Petit; Béthencourt-sur-Somme; Mesnil-Saint-Nicaise; Curchy; Rouy-le-Grand; Nesle

Légende

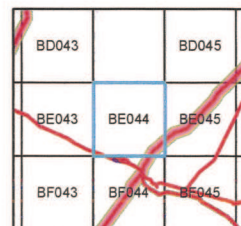
Réseau GRTgaz

- Hors gaz
- En service en gaz
- En construction
- Emprise de poste

Zones d'effet en cas de rupture

- Effets Létaux Significatifs
- Premiers Effets Létaux
- Effets Irréversibles
- Communes

0 500 1 000 Mètres



Cartographie PLU
V2015-06-08

GRTgaz Pôle Exploitation Nord-Est
Département Données,
Maintenance et Travaux Tiers

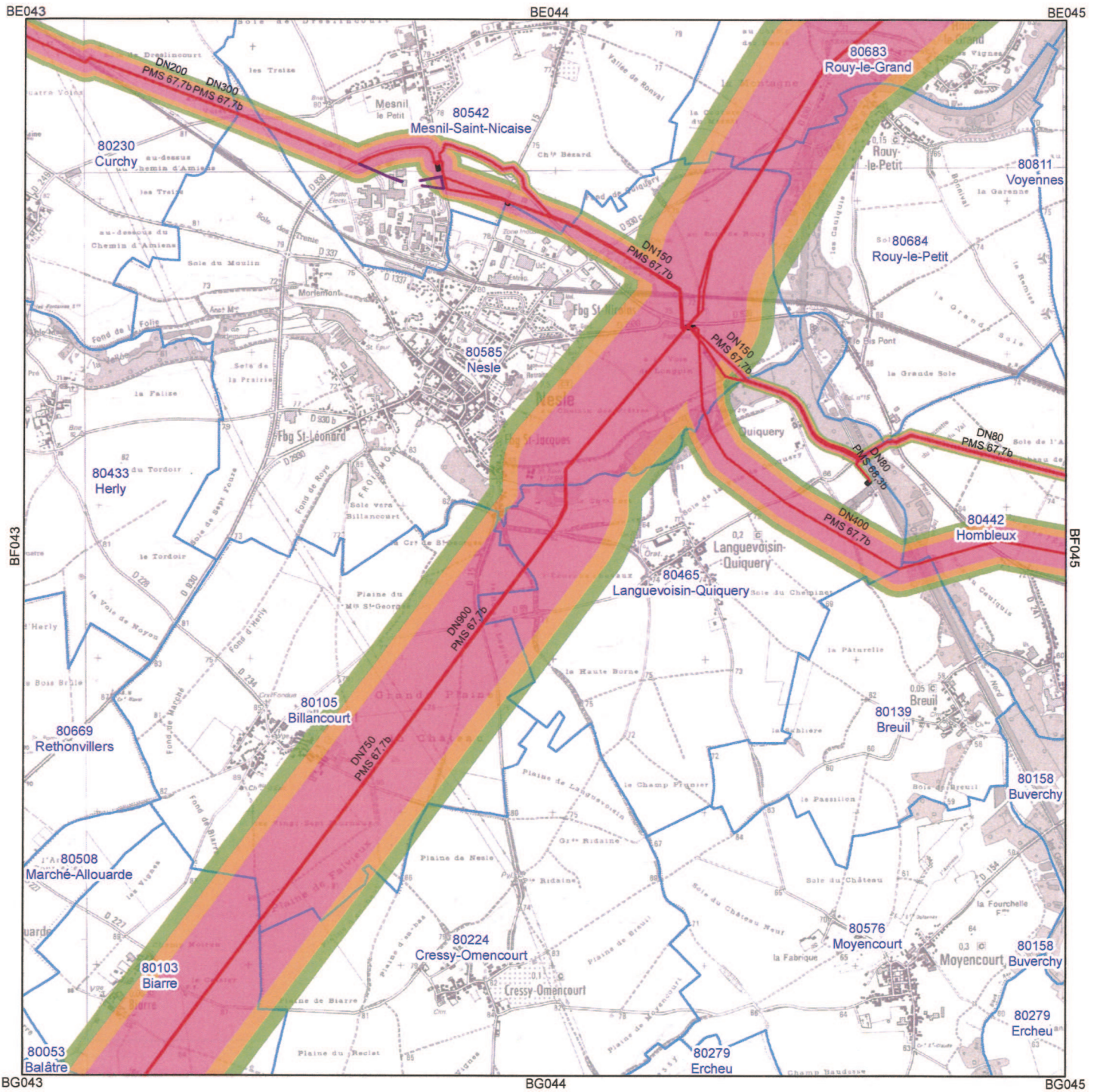


Planche n° BF044

Réseau GRTgaz

Communes de :

Breuil; Hombleux; Languevoisin-Quiquery; Cressy-Omenecourt; Rouy-le-Petit; Billancourt; Mesnil-Saint-Nicaise; Curchy; Rouy-le-Grand; Biarre; Nesle

Légende

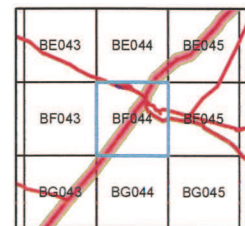
Réseau GRTgaz

- Hors gaz
- En service en gaz
- En construction
- Emprise de poste

Zones d'effet en cas de rupture

- Effets Létaux Significatifs
- Premiers Effets Létaux
- Effets Irréversibles
- Communes

0 500 1 000 Mètres



Cartographie PLU
V2015-06-08

GRTgaz Pôle Exploitation Nord-Est
Département Données,
Maintenance et Travaux Tiers

GRTgaz VOUS INFORME DES RECOMMANDATIONS TECHNIQUES APPLICABLES POUR LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS OU DE TRAVAUX À PROXIMITÉ DES OUVRAGES DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL

AVERTISSEMENT

Les dispositions contenues dans le présent document constituent des recommandations qui ne présentent aucun caractère exhaustif et qui ne sauraient de quelque manière que ce soit se substituer aux obligations (réglementaires, techniques ou contractuelles) de toute personne physique ou morale qui projette des travaux à proximité d'un **ouvrage de transport de gaz naturel**.

1. INTRODUCTION

Le **transport du gaz naturel à haute pression** est essentiellement effectué par des canalisations en acier enterrées, recouvertes extérieurement d'un revêtement et comportant des installations annexes, des points singuliers souterrains, aériens ou subaquatiques.

L'accrochage de l'une de ces canalisations ou installations peut avoir des conséquences particulièrement graves pour les personnes et entraîner par ailleurs l'arrêt de l'alimentation des communes et des clients industriels desservis par ces ouvrages.

2. RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION

A chaque ouvrage de transport de gaz naturel sont associées des Servitudes d'Utilité Publique (SUP) correspondant à des zones de dangers au sein desquelles des limitations et interdictions existent en terme d'urbanisation.

En particulier, des interdictions d'implantation des ERP (Etablissement Recevant du Public) existent dans ces bandes de dangers.

Pour tout projet d'urbanisation ou d'aménagement, le maître d'ouvrage doit se rapprocher de GRTgaz afin de soumettre l'analyse de compatibilité de son projet d'aménagement avec l'ouvrage de transport de gaz naturel concerné. Les délais nécessaires pour réaliser la mise en conformité éventuelle des ouvrages de transport de gaz naturel avec l'évolution projetée de l'urbanisation ou de l'environnement sont à prendre en compte par le maître d'ouvrage dans la planification de son projet.

3. INFORMATION DE GRTgaz SUR LES PROJETS DE TRAVAUX ET D'AMÉNAGEMENT

Il est souhaitable, dans un but d'efficacité et parce que les impacts sur les ouvrages de transport peuvent être importants, que GRTgaz soit informé de la nature des aménagements ou des travaux projetés **le plus tôt possible**, voire au premier stade de l'élaboration du projet. Toute modification apportée au projet par le maître d'ouvrage doit être communiquée à GRTgaz.

POUR VOS DÉCLARATIONS DE PROJETS ET DE TRAVAUX

Les coordonnées de GRTgaz sont fournies lors de la consultation du site du Guichet Unique :



Document GRTgaz / Octobre 2014

4. RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION ANTI-ENDOMMAGEMENT

4.1 DÉCLARATIONS PRÉALABLES AUX PROJETS DE TRAVAUX ET AUX TRAVAUX

Le Code de l'Environnement – Livre V – Titre V – Chapitre IV impose à tout responsable d'un projet de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le Guichet Unique des réseaux (téléservice www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr) afin de prendre connaissance des noms et adresses des exploitants de réseaux présents à proximité de son projet, puis de leur adresser une Déclaration de projet de Travaux (DT). Les exécutants de travaux doivent également consulter le Guichet Unique des réseaux et adresser aux exploitants s'étant déclarés concernés par le projet une Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

Conformément à l'article R.554-26 du Code de l'Environnement, lorsqu'un réseau de GRTgaz est concerné, **les travaux ne doivent en aucun cas être entrepris avant la réponse de GRTgaz à la DICT et la réunion sur site obligatoire**.

Pour plus d'informations, www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr

4.2 GUIDE TECHNIQUE RELATIF AUX TRAVAUX À PROXIMITÉ DES RÉSEAUX

L'article R. 554-29 du Code de l'environnement prévoit l'existence d'un guide élaboré par les professionnels concernés pour préciser les recommandations et prescriptions techniques à appliquer à proximité des ouvrages en service, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre. Ces recommandations et prescriptions doivent assurer la conservation et la continuité de service des ouvrages, ainsi que la sauvegarde de la sécurité des personnes et des biens et la protection de l'environnement.

Ce guide à usage obligatoire est un catalogue de recommandations et de prescriptions techniques accessible sur le site du Guichet Unique des réseaux.

www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr

5. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES POUR LES PROJETS DE TRAVAUX DE TIERS

Les canalisations établies en domaine privé font l'objet de conventions de servitude non aedificandi et non sylvandi régissant la nature des travaux pouvant y être effectués. D'une manière générale, ces conventions créent une bande de servitude de largeur variable pouvant atteindre 20 mètres où seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur, ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2,7 m de haut dont les racines descendent à moins de 0,6 m de profondeur, sont autorisés. Même provisoires, les modifications de profil du terrain, constructions, stockages ainsi que la pose de réseaux en parallèle à notre ouvrage dans la bande de servitude sont interdits. En domaine public, les plantations d'arbres doivent être réalisées conformément à la norme NF-P98-332 et soumises à l'approbation de GRTgaz.

5.1 RECOMMANDATIONS POUR LA CONCEPTION

a) Lignes, câbles électriques ou postes de transformation de tension supérieure ou égale à 50 kV en parallèle au tracé d'un ouvrage de transport de gaz naturel.

Une étude globale électrique prenant en compte les éléments suivants, doit être présentée à GRTgaz.

➔ Proximité d'installations de tension supérieure à 50 kV : contrainte d'induction

Le projet doit respecter les réglementations, normes et règles de l'art en vigueur et plus particulièrement la norme NF-EN-50443 concernant les effets des perturbations électromagnétiques causées par les systèmes de traction électrique et/ou les réseaux électriques H.T. en courant alternatif.

Dans le cas de présence de lignes ou câbles électriques de tension supérieure ou égale à 50 kV en parallèle à nos ouvrages, un calcul de montée en tension par induction doit être réalisé en fonctionnement normal et en condition de défaut et soumis à GRTgaz pour approbation.

Ainsi, il n'est pas admis que la canalisation soit soumise à une tension alternative induite en régime permanent supérieure à 15 V (selon recommandations de la norme NF-EN-15280). La valeur limite de tension due à l'interférence en régime de défaut ne doit pas dépasser 2000 V (valeur efficace) en tout point du système de canalisation et 650 V au niveau des parties normalement accessibles au toucher (robinets ...)

➔ Proximité de pylônes électriques de tension supérieure à 50 kV : contrainte de conduction

Les distances minimales à respecter sont les suivantes :

Tension nominale de la ligne (kV)	Distance minimale (en m) à respecter entre la canalisation et le pied de pylône pour une résistivité de sol $\leq 1000 \Omega.m$	
	sans câble de garde	avec câble de garde
63	100	20
90	100	22
225	300	65
400	620	105

Si ces distances ne peuvent être respectées ou si la résistivité du sol est supérieure aux $1000 \Omega.m$ une étude spécifique doit être systématiquement menée et soumise à l'approbation de GRTgaz.

➔ Ligne électrique en surplomb d'installations de transport de gaz naturel de surface

Le surplomb d'installations de transport de gaz naturel de surface est interdit. La distance minimale à respecter entre ces installations gazières et une ligne électrique est soumise à l'approbation de GRTgaz.

➔ Poste de transformation électrique de tension supérieure ou égale à 50 kV

La canalisation doit être située à l'extérieur de la sphère d'équipotentialité à 2 kV autour du poste de transformation en cas de défaut, les accessoires associés (robinets...) à l'extérieur de la sphère 650 V.

b) Prise de terre des lignes électriques, tous niveaux de tensions confondus, ou paratonnerre.

La distance minimale entre un ouvrage et l'extrémité la plus proche d'une quelconque ligne de terre d'installation électrique ou d'un paratonnerre est de 5 mètres.

c) Mines, carrières, extraction de matériaux.

La définition du périmètre d'exploitation de ces installations doit prendre en compte l'existence des ouvrages de transport de gaz naturel et l'influence des éventuels mouvements du sol sur les ouvrages du transport de gaz.

Une étude géologique sur la stabilité des terrains doit être fournie à GRTgaz pour les ouvrages situés à moins de cinquante mètres du périmètre d'exploitation. Par ailleurs, une distance minimale par rapport à l'ouvrage de transport de gaz naturel est à respecter et l'utilisation d'explosifs est soumise aux dispositions du paragraphe 5.4.

Des dispositifs de suivi des déplacements du sol et des contraintes mécaniques s'exerçant sur la canalisation peuvent être demandés par GRTgaz. La circulation des engins est traitée selon les dispositions prévues au paragraphe 5.3.

d) Voies ferrées : trains, tramways...

L'implantation éventuelle de voies ferrées au-dessus d'une canalisation existante n'est pas admise sans la prise en compte des efforts mécaniques supplémentaires induits sur la canalisation. Une étude spécifique doit être fournie à GRTgaz par le maître d'ouvrage.

Dans le cas de voies électrifiées ou l'électrification de voies existantes, l'influence éventuelle de l'électrification sur le fonctionnement des dispositifs de protection contre la corrosion des canalisations doit être examinée conjointement.

e) Routes, autoroutes, creusements, constructions d'ouvrages d'art et de bâtiments...

En complément du respect de la bande de servitude associée à ses canalisations, les ouvrages de transport de gaz naturel de GRTgaz sont soumis à des dispositions réglementaires qui associent notamment les caractéristiques mécaniques des ouvrages (nuance d'acier, épaisseur) au degré d'urbanisation et au caractère de l'environnement (domaine public national, établissement recevant du public, installations classées pour la protection de l'environnement... [voir également paragraphe 2]). Le maître d'ouvrage doit se rapprocher de GRTgaz pour déterminer la compatibilité de son projet d'aménagement avec l'ouvrage concerné. Les délais nécessaires pour réaliser la mise en conformité éventuelle des ouvrages de transport de gaz naturel avec l'évolution projetée de l'urbanisation ou de l'environnement sont à prendre en compte par le maître d'ouvrage dans la planification de son projet.

Les frais correspondants font l'objet d'une convention préalable financière et technique entre les parties. Dans le cas de fouilles,

terrassements ou sondages de profondeurs supérieures à 3 m à proximité de la canalisation, le maître d'ouvrage doit pouvoir fournir une étude garantissant la stabilité du terrain.

L'utilisation d'explosifs ou d'autres techniques génératrices de vibrations est soumise aux dispositions du paragraphe 5.4.

f) Stations service, ICPE, installations à risque d'incendie, d'explosion, d'inflammation...

Une distance minimale est recommandée entre les installations gazières et les installations citées. Cette distance est soumise à l'approbation de GRTgaz.

En outre, nos ouvrages sont assujettis à l'Arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de danger des installations classées. Le Maître d'ouvrage du projet doit tenir compte, dans son étude de dangers, de l'existence des ouvrages de transport de gaz et prévoir toute disposition afin qu'un incident ou un accident au sein de l'ICPE n'ait pas d'impact sur notre ouvrage.

g) Eoliennes.

La distance minimale à respecter entre nos ouvrages et une éolienne doit être supérieure ou égale à 4 fois le cumul de la hauteur du mât, augmentée de la longueur de la pale montée sur le rotor. Cette distance ne pourra être inférieure à 200 mètres. Si ces distances ne peuvent être respectées, le maître d'ouvrage devra se rapprocher de GRTgaz pour juger de la compatibilité de son projet avec les ouvrages concernés.

h) Implantations de grue à tour ou mobile (ou autre structure présentant des risques de renversement ou de chutes de masse accrochée).

Une distance minimale est recommandée entre les installations gazières et les installations citées. Cette distance est soumise à l'approbation de GRTgaz.

i) Fossés - drainages.

La profondeur minimale d'enfouissement des canalisations doit toujours être conforme à la réglementation applicable.

Les travaux ne doivent pas avoir pour conséquence de modifier cette profondeur sans accord préalable de GRTgaz.

La création de fossés au dessus de canalisations existantes est contraire aux conventions de servitudes (voir paragraphe 5). Cette création peut néanmoins être étudiée. Le maître d'ouvrage doit se rapprocher de GRTgaz pour déterminer la compatibilité de son projet avec les canalisations concernées. Les plans de drainage doivent être communiqués à GRTgaz et les croisements multiples des installations de drainage avec les canalisations sont à éviter.

5.2 POSE DE CONDUITES, DRAINS, OU CÂBLES

a) En parcours parallèle.

En domaine public, la distance entre les génératrices extérieures de tout nouvel ouvrage et de la canalisation existante doit être supérieure à **0,5 m**.

Pour un ouvrage à risque particulier (produit chimique, produit inflammable, produit corrosif, hydrocarbure...), cet écartement est soumis à analyse spécifique et peut être augmenté.

b) Croisement.

Le croisement d'une canalisation doit respecter les préconisations décrites en page 4.

La mise en place, au niveau de chaque croisement, d'un grillage avertisseur pour signaler la présence de la canalisation est impérative. En cas de croisement d'une canalisation de transport de gaz avec un autre réseau ou drain, une distance d'au moins **0,4 m** doit séparer les génératrices voisines. Cette distance est portée à **0,5 m** dans le cas de réseaux électriques. Pour un ouvrage à risque particulier (produit chimique, produit inflammable, produit corrosif, hydrocarbure...), cet écartement est soumis à analyse spécifique et peut être augmenté.

En cas de croisement de la canalisation avec des câbles ou des conduites placées en fourreau, il y a lieu de s'assurer qu'un débordement suffisant du fourreau existe de part et d'autre du point de croisement.

c) Ouvrage sous protection cathodique.

La pose d'ouvrage sous protection cathodique à proximité d'une canalisation de transport (croisement ou parallélisme) doit faire l'objet d'une étude d'influence mutuelle soumise à l'approbation de GRTgaz.

5.3 CHARGE ET/OU CIRCULATION PROVISOIRE AU DESSUS DES CANALISATIONS

Quand un terrain où se trouve une canalisation doit être aménagé, même provisoirement, en aire de stockage, de remblai, en piste d'accès ou aire de stationnement susceptible d'être utilisée par des véhicules lourds, il convient :

- de mesurer la profondeur d'enfouissement de la canalisation suivant une des méthodes qualifiées au guide technique (voir paragraphe 4.2) par celui qui projette les travaux, en relation avec GRTgaz,
- de calculer les niveaux de contraintes induits sur la canalisation par les aménagements, le roulement et le stationnement des véhicules,
- d'installer des dispositifs de protection de la canalisation appropriés pendant toute la durée du chantier.

Les calculs de contraintes et des dispositifs de protection sont soumis à l'agrément de GRTgaz.

5.4 VIBRATIONS ET EXPLOSIFS À PROXIMITÉ DES OUVRAGES

L'utilisation d'explosifs, de vibrofonçage ou autres techniques génératrices de vibrations (BRH, compacteur...) est soumise à l'accord préalable de GRTgaz. Dès que la zone d'influence de ce type d'opération est située à moins de **50 m** d'un ouvrage de transport de gaz naturel, le maître d'œuvre devra communiquer les informations nécessaires à une prise de décision. En cas de litige, GRTgaz pourra faire appel à un expert agréé.

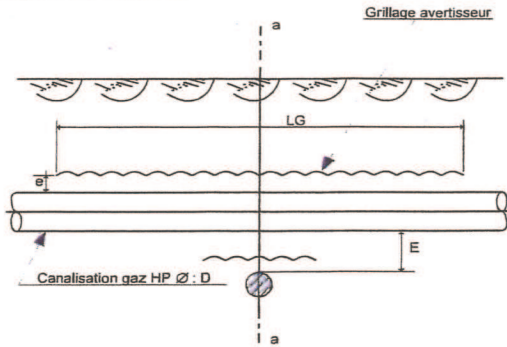
5.5 ACCÈS AUX OUVRAGES

L'accès aux ouvrages, installations de surface et canalisations de transport de gaz naturel, doit être maintenu libre pendant toute la durée des travaux.

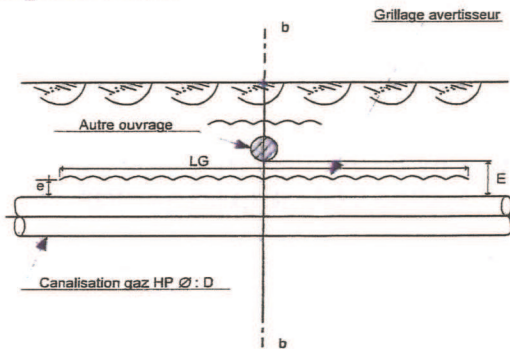
6. FRAIS

Les frais entraînés par la mise en œuvre des recommandations qui précèdent ainsi que des recommandations techniques applicables à l'exécution des travaux à proximité des ouvrages de transport de gaz naturel sont à la charge du maître d'ouvrage ou du maître d'œuvre.

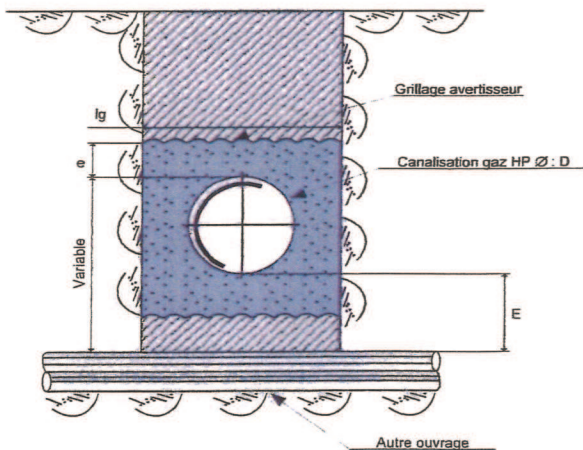
➔ Passage en dessous



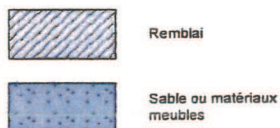
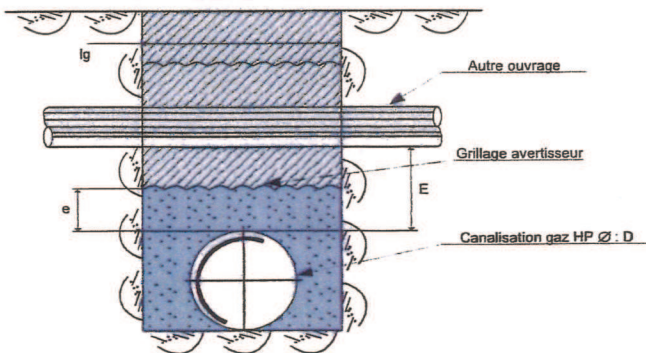
➔ Passage en dessus



➔ Coupe a-a



➔ Coupe b-b



**PRÉCONISATIONS À RESPECTER
LORS DU CROISEMENT
D'UNE CONDUITE DE TRANSPORT
DE GAZ NATUREL
PAR UN AUTRE OUVRAGE
(CONDUITE, DRAIN, CÂBLE)**

		Valeur minimale (m) à respecter
E	Distance entre les génératrices de la canalisation et de l'autre ouvrage (cette distance est portée à 0,5 m mini dans le cas de câbles électriques)	0,4
e	Distance mini entre la génératrice supérieure de la canalisation et le grillage avertisseur	0,3
LG	Longueur du grillage avertisseur	Suivant l'environnement local
lg	Largeur du grillage avertisseur	D + 0,4

Pour un ouvrage à risque particulier (produit chimique, produit inflammable, produit corrosif, hydrocarbure...), cet écartement est soumis à analyse spécifique et peut être augmenté.



Crédit Photo : GRTgaz / JORDON ARNAUD



www.grtgaz.com



VOS REF. Votre courrier du 07/12/2015

NOS REF.

REF. DOSSIER TER-PAC-2016-80542-CAS-98259-W1B0N8

INTERLOCUTEUR Stephanie PINCEDE / Audrey MALO

TÉLÉPHONE 03.20.13.67.92

MAIL rte-cdi-lil-scet-urbanisme@rte-france.com

DDTM Somme

Centre administratif Départemental
1, boulevard du Port
80026 AMIENS CEDEX 1

A l'attention de Monsieur Mourad Aït Radi

OBJET Porter à connaissance pour la révision d'un POS et l'élaboration d'un PLU

MARCQ EN BAROEUL, le 13/01/2016

Monsieur,

Nous faisons suite à votre courrier du 07/12/2015, par lequel vous nous adressez, pour avis, le Porter à connaissance pour l'élaboration du plan local d'urbanisme concernant la commune de MESNIL-SAINT-NICAISE.

Nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme est implanté un ouvrage de transport d'énergie électrique.

Il s'agit de :

- La ligne électrique aérienne à 2 circuits 63 000 volts Mesnil-Saint-Nicaise – Nesle – Pertain – Piquage à Mesnil-Saint-Nicaise et Nesle – Pertain sur la commune de MESNIL-SAINT-NICAISE

Vous trouverez ci-joint une carte sur laquelle nous avons reporté le tracé de la ligne existante.

Nous vous précisons à cet égard qu'il est important que nous puissions être consultés pour toute demande d'autorisation d'urbanisme, afin que nous nous assurions de la compatibilité des projets de construction avec la présence de nos ouvrages, au regard des prescriptions fixées par l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Nous rappelons en outre que toute personne qui envisage de réaliser une construction au voisinage de nos ouvrages doit, après consultation du guichet unique (www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr), se conformer aux procédures de déclaration de projet de travaux (DT)

et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) fixées par les articles R.554-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Concernant le projet de PLU que vous nous avez adressé, il conviendrait :

- D'inclure, dans le rapport de présentation du PLU, le nom des ouvrages de transport d'énergie électrique existantes ;
- D'indiquer dans le règlement du PLU, aux chapitres spécifiques à chaque zone traversée par un ou plusieurs ouvrages existants ;
- Que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages de transport d'électricité HTB (tension > 50 kV) ;
- Que les ouvrages peuvent être modifiés ou surélevés pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques ;
- Que sur les documents graphiques, le report du tracé des ouvrages existants soit réalisé de façon à faire apparaître clairement, par un surlignage sans ambiguïté, l'axe des implantations d'ouvrages, et que soient retranchés des espaces boisés classés, des bandes :
 - de 40 m de large de part et d'autre de l'axe des lignes 2 x 63 kV,
- D'inclure dans les descriptions des servitudes d'utilité publique de type I4 concernant les lignes et canalisations électriques, les indications suivantes :
 - Le nom des lignes existantes susvisées ;
 - Les coordonnées du service d'exploitation du réseau de ces ouvrages, qui sont les suivantes :

RTE – CHAMPAGNE-ARDENNE
Impasse de la Chaufferie – BP 246
51059 REIMS
Tél. 03.26.05.53.53

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.



Etienne DORP

PJ : Carte
Annexe I4

Directeur Adjoint
Chef du Service Postes 2

ELECTRICITE

1 - GENERALITES

Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques (ouvrages du Réseau Public de Transport (RPT) et du Réseau Public de Distribution (RPD)).

Servitudes d'ancrage, d'appui, de passage, d'élagage et d'abattage d'arbres.

Articles 12 et 12 bis de la Loi du 15 juin 1906 modifiée.

Article 35 de la loi N°46-628 du 8 Avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz.

Loi N° 2000-108 du 10 février 2000 modifiée relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité.

Ordonnance N°58-997 du 23 Octobre 1958 (article 60) relative à l'expropriation portant modification de l'article 35 de la loi du 8 Avril 1946.

Décret N°67-886 du 6 Octobre 1967 sur les conventions amiables portant reconnaissance des servitudes de l'article 12 de la loi du 15 Juin 1906 et confiant au Juge de l'expropriation la détermination des indemnités dues pour imposition des servitudes.

Décret N°70-192 du 11 Juin 1970 portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 modifié de la loi N°46-628 du 8 Avril 1946 concernant la procédure de déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz qui ne nécessitent que l'établissement de servitudes ainsi que les conditions d'établissement desdites servitudes.

Circulaire N°70-13 du 24 Juin 1970 (mise en application des dispositions du décret du 11 Juin 1970).

Article L.126 du code de l'urbanisme issu de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 modifiée, précisant que les PLU et les POS restant doivent comporter en annexe les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol (ouvrages existants et à construire).

2 - PROCEDURES D'INSTITUTION

A - PROCEDURE

Les servitudes d'ancrage, d'appui, de passage, d'élagage et d'abattage d'arbres bénéficient :

- aux travaux déclarés d'utilité publique (article 35 de la loi du 8 Avril 1946),
- aux lignes placées sous le régime de la concession ou de la régie réalisée avec le concours financier de l'Etat des départements des communes ou syndicats de communes (article 299 de la loi du 13 Juillet 1925) et non déclarées d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique des ouvrages d'électricité en vue de l'exercice des servitudes sans recours à l'expropriation est obtenue conformément aux dispositions des chapitres II et III du décret du 11 Juin 1970 susvisé. Elle est prononcée par arrêté préfectoral ou par arrêté du ministre chargé de l'Electricité et du Gaz selon les caractéristiques des ouvrages concernés telles qu'elles sont précisées auxdits chapitres.

La DUP d'un projet de ligne aérienne ou souterraine, est la reconnaissance de l'intérêt général qu'il présente.

La procédure d'établissement des servitudes est définie par le décret du 11 Juin 1970 en son titre II.

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires, le concessionnaire adresse au Préfet par l'intermédiaire de l'ingénieur en Chef chargé du contrôle, une requête pour l'application des servitudes, accompagnée d'un plan et d'un état parcellaire indiquant les propriétés qui doivent être atteintes par les servitudes. Le Préfet prescrit alors une enquête d'une durée de 8 jours. Le demandeur notifie aux propriétaires concernés, les travaux projetés.

Le demandeur après avoir eu connaissance des observations présentées au cours de l'enquête, arrête définitivement son projet, lequel est transmis avec l'ensemble du dossier au Préfet, qui institue par arrêté les servitudes que le demandeur est autorisé à exercer après accomplissement des formalités de publicité mentionnées à l'article 18 du décret du 11 Juillet 1970 et visées ci-dessous en C.

Par ailleurs, une convention peut être passée entre le concessionnaire et le propriétaire ayant pour objet la reconnaissance desdites servitudes. Cette convention remplace les formalités mentionnées ci-dessus et produit les mêmes effets que l'arrêté préfectoral (décret du 6 Octobre 1967, article 1).

B - INDEMNISATION

Les indemnités dues à raison des servitudes sont prévues par la loi du 15 Juin 1906 en son article 12. Elles sont dues en réparation du préjudice résultant directement de l'exercice des seules servitudes.

Le préjudice purement éventuel et non évaluable en argent ne peut motiver l'allocation de dommages et intérêts, mais le préjudice futur, conséquence certaine et directe de l'état actuel des choses, peut donner lieu à indemnisation.

Dans le domaine agricole, l'indemnisation des exploitants agricoles et des propriétaires résulte du protocole d'accord conclu entre EDF, RTE, l'APCA et la FNSEA le 20 décembre 2005.

En cas de litige l'indemnité est fixée par le Juge de l'expropriation conformément aux dispositions des articles 2 et 3 du décret du 6 Octobre 1967 (article 20 du décret du 11 Juin 1970).

Ces indemnités sont à la charge du concessionnaire de la ligne. Les modalités de versement sont fixées par l'article 20 du décret du 11 Juin 1970.

Les indemnisations dont il est fait état ne concernent pas la réparation des dommages survenus à l'occasion des travaux. Ces dommages (dégâts instantanés) font l'objet d'une indemnisation propre définie par le protocole signé entre EDF, RTE, APCA, FNSEA, SERCE le 20 décembre 2006.

C - PUBLICITE

Affichage en mairie de chacune des communes intéressées, de l'arrêté préfectoral instituant les servitudes de passage des lignes électriques.

Notification au demandeur de l'arrêté instituant les servitudes.

Notification dudit arrêté par les maires intéressés ou par le demandeur, à chaque propriétaire et exploitant pourvu d'un titre régulier d'occupation et concerné par les servitudes.

3 - EFFETS DE LA SERVITUDE

A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1°) Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrage pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, sur les toits et terrasses des bâtiments à condition qu'on y puisse accéder par

l'extérieur, sous les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que ces propriétés soient ou non closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens sur des terrains privés non bâtis qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation). Lorsqu'il y a application du décret du 27 Décembre 1925 les supports sont placés autant que possible sur les limites des propriétés ou des cultures.

Droit pour le bénéficiaire de couper les arbres et les branches d'arbres qui se trouvent à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages.

2°) Obligations de faire imposées au propriétaire

- Néant

B - LIMITATION AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1°) Obligations passives

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'en cas de nécessité et à des heures normales et après en avoir prévenu les intéressés, dans toute la mesure du possible et s'il est nécessaire d'accéder sur des toits ou terrasses.

2°) Droits résiduels du propriétaire

Les propriétaires dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses ou de servitudes d'implantation ou de surplomb conservent le droit de se clore ou de bâtir ; ils doivent toutefois un mois avant d'entreprendre l'un de ces travaux, prévenir par lettre recommandée, le concessionnaire.

Les règles déterminant les distances à respecter entre les ouvrages et toute construction sont définies dans l'arrêté interministériel du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Les travaux à proximité de ces ouvrages sont réglementés par le décret 65-48 du 8 Janvier 1965 modifié qui interdit à toute

personne de s'approcher elle-même ou d'approcher les outils, appareils ou engins qu'elle utilise à une distance inférieure à 5 mètres des pièces conductrices nues normalement sous tension. Il doit être tenu compte, pour déterminer cette distance, de tous les mouvements possibles des pièces conductrices d'une part, et de tous les mouvements, déplacements, balancements, fouettements ou chutes possibles des engins utilisés pour les travaux envisagés d'autre part.

Tout projet de construction à proximité des ouvrages existants repris ci-dessous, doit être soumis pour accord préalable à :

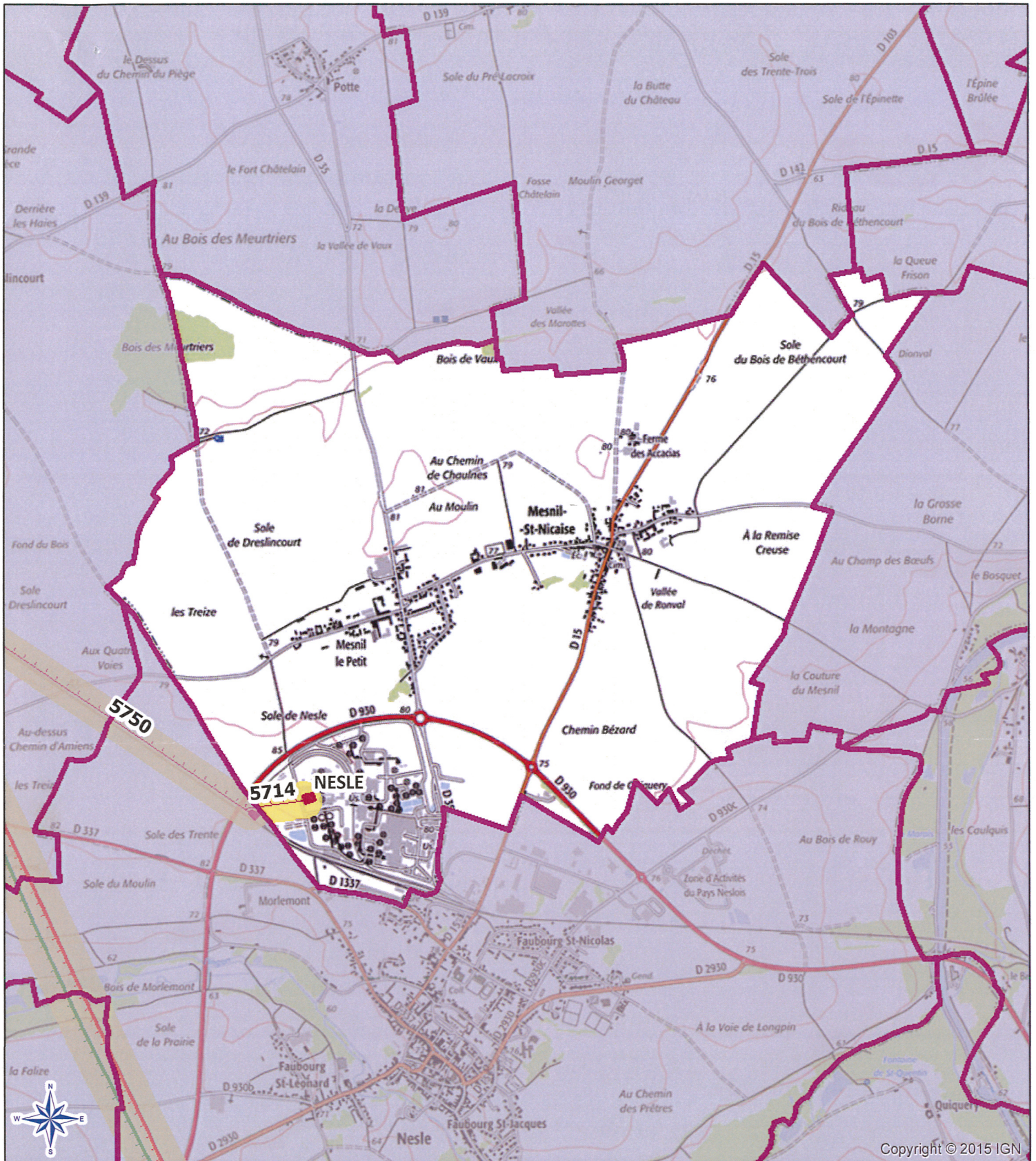
DREAL PICARDIE
44, rue Alexandre Dumas
80094 AMIENS Cedex 03

Liste des lignes électriques et postes :

- La ligne électrique aérienne à 2 circuits 63 000 volts Mesnil-Saint-Nicaise – Nesle – Pertain – Piquage à Mesnil-Saint-Nicaise et Nesle – Pertain sur la commune de MESNIL-SAINT-NICAISE

3°) Espaces Boisés Classés (EBC) et Ouvrages Electriques

Il est rappelé que si une servitude a été instituée ou un couloir réservé, qu'il s'agisse d'une ligne HT ou THT, les POS ou PLU concernés ne doivent pas faire figurer en EBC les terrains surplombés par les lignes électriques. Un tel classement constituerait une erreur de droit. Une procédure de révision devrait être alors engagée pour supprimer l'EBC figurant sous les lignes dont il s'agit.



Copyright © 2015 IGN



Commune de Mesnil-Saint-Nicaise
Département: SOMME

Plan de zonage du réseau
de transport électrique de tension ≥ 45 kV

(décret n°91-1147 du 14 octobre 1991
 arrêté du 16 novembre 1994)



Poste RTE 63 kV

Réseau RTE sur la commune de Mesnil-Saint-Nicaise:

- 5714, LIAISON 63kV NO 2 MESNIL-SAINT-NICAISE - NESLE - PERTAIN - PIQUAGE A MESNIL-SAINT-NICAISE
- 5750, LIAISON 63kV NO 1 NESLE-PERTAIN

Limite communale
 Zonage du réseau électrique de transport (aérien et souterrain)

0 100 200 Mètres

Barre d'échelle:



11
11
11

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Pôle Synthèse Innovation Urbanisme
Immeuble Perspective – 7ème étage
449, Avenue Willy Brandt – 59777 EURALILLE
TÉL. : +33 (0)3 62 13 57 28 - FAX : +33 (0)3 62 13 54 76



DDTM de La Somme
Service Aménagement et Urbanisme
1 boulevard du Port
80026 Amiens Cedex

Nos réf : LL/DIT/XX/ST
Affaire suivie par : Sylvie TREVAUX
Tél. : 03.62.13.57.06
Objet : PAC pour l'élaboration du PLU de Mesnil Saint Nicaise Lille, le 05 Janvier 2016

Monsieur,

Réponse pour l'ensemble du groupe public ferroviaire SNCF.

Implication de SNCF Réseau et SNCF Mobilité dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

A partir de l'entrée en vigueur des décrets pris en application de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 et relatifs aux missions et statuts de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, une nouvelle organisation répond notamment à l'objectif de faciliter les relations entre les collectivités et les propriétaires ferroviaires en proposant un interlocuteur unique pour les questions urbaines, foncières et immobilières ayant trait à l'ensemble des propriétés ferroviaires.

En effet, afin de faciliter les relations entre les collectivités et les propriétaires ferroviaires, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont confié à SNCF Immobilier les missions suivantes:

- Instruction des PLU et PLUi,
- Instruction des autorisations d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, déclaration préalable, lotissement, ...) pour toutes démarches de travaux à proximité des parcelles ferroviaires,
- protection, gestion et de valorisation de leur patrimoine
- ainsi que de représentation des propriétaires sur les questions foncières, d'articulation avec les projets urbains aussi que la maîtrise d'ouvrage déléguée des études relevant de sa compétence.

Ainsi, SNCF Immobilier assure les interfaces entre les collectivités et le groupe public ferroviaire. SNCF Immobilier, dont vous trouverez les coordonnées ci-après, devient donc l'interlocuteur privilégié des collectivités pour les questions foncières et immobilières.

SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE NORD
Pôle Synthèse Innovation Urbanisme
Immeuble Perspective -7^{ème} étage
449, avenue Willy Brandt 59 777 LILLE



Par mail du 7 décembre adressé à nos services, vous nous informez de l'élaboration du PLU sur la commune de Mesnil Saint.

Aussi, nous attirons votre attention sur plusieurs éléments constitutifs du Porter-à-Connaissance:

Report de la Servitude T1 et de sa notice explicative aux documents du PLU

La commune de Mesnil Saint Nicaise est traversée par la ligne n°261 000 d'Amiens à Laon , et appartient toujours domaine public ferroviaire.

Le domaine public ferroviaire est protégé par le CG3P, le code civil ainsi que par la servitude dite " T1 ", instituée par la loi du 15 juillet 1845.

Aussi, vous trouverez, ci-joint, copie du texte de la servitude T1 qui doit figurer en annexe au PLU au titre des servitudes d'utilité publique. Nous vous remercions par avance de reporter, sur les documents graphiques, l'emprise de cette servitude. A cet effet, vous trouverez ci-joint la liste des parcelles ferroviaires concernées.

Commune	Feuille	N° parcelle	Surface fiscale
MESNIL-SAINT-NICAISE	OZ	268	4 269
MESNIL-SAINT-NICAISE	OZ	270	1
MESNIL-SAINT-NICAISE	OZ	272	22 712
MESNIL-SAINT-NICAISE	OZ	303	9 708

Inscription dans le rapport de présentation le fondement des articles R123-9 du Code de l'Urbanisme et la circulaire du 15 octobre 2004

Nous vous invitons à inscrire dans le rapport de présentation les éléments relatifs à l'article R123-9 du Code de l'Urbanisme qui dispose que "*des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs*" et d'autre part, sur la circulaire du 15 octobre 2004 qui demande à Mesdames et Messieurs les Préfets de Départements de veiller "*à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire*" qui justifie la caractéristique de service public de l'activité ferroviaire. Nous vous invitons également à décliner ces éléments dans les règlements couvrant les zonages traversés par le ferroviaire.

Nous vous rappelons en effet que le rapport de présentation doit quant à lui expliquer "*les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de programmation et le règlement*" conformément à l'article L.123-1-2 du Code de l'urbanisme.

Intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants

La loi SRU et la circulaire ministérielle du 5 octobre 2004 proscrivent le zonage "UF" destiné au domaine public ferroviaire.

L'objectif est de mieux intégrer le ferroviaire dans la ville et l'aménagement du territoire, et de participer à la mixité du tissu urbain. Il est préférable que les emprises ferroviaires soient intégrées dans un zonage cohérent avec l'environnement immédiat du domaine public ferroviaire, avec le PADD et les projets des entreprises ferroviaires tant en terme de mutation au profit de l'urbain, que de développement de projets ferroviaires. Idéalement, il serait intéressant d'avoir une cohérence de règlement sur un périmètre intercommunal traversé par une même ligne de voie ferrée.

Cohérence des articles du règlement de zonage du PLU avec l'activité ferroviaire

L'article R.123-9 du Code de l'Urbanisme précise que dans les règlements écrits, des règles particulières relatives aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs peuvent s'appliquer. Aussi, je vous remercie de prendre en considération la "notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants".

Pour information les aménagements, constructions et installations nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire sont la somme de toutes les infrastructures ferroviaires permettant le bon fonctionnement et la sécurité des circulations ferroviaires, notamment les bureaux, locaux de vie, salles de réunion, vestiaires et sanitaires, locaux de stockage de matériaux, ateliers, garages et car ports, parkings, aires de stockage de matériaux extérieurs, postes d'aiguillages et autres installations (électriques et ferroviaires) nécessaires à l'exploitation et l'entretien du Réseau Ferré National. Il serait intéressant d'ajouter cette définition au lexique annexé.

Compatibilité des périmètres de protection des boisements, éléments du paysage et du patrimoine avec l'activité ferroviaire

Les articles L123-1-5 7° et L130-1 du Code de l'Urbanisme peuvent être incompatibles avec la servitude T1 qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis). Aussi, nous souhaitons nous assurer que ces périmètres que vous pourriez prévoir soient compatibles avec la servitude T1.

Rappel des caractéristiques du Domaine Public Ferroviaire

L'article L2111-1 du CG3P dispose que "le domaine public ferroviaire est constitué des biens immobiliers appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L1, non compris dans l'emprise des biens mentionnés à l'article L2111-14 et affectés exclusivement aux services de transports publics guidés le long de leurs parcours en site propre".

Selon ce même code, le domaine public ferroviaire est cadastré, il n'est donc pas assimilable au domaine public et constructible. Par conséquent, c'est le code civil qui s'applique sur ses limites.

L'article 675 du Code civil dispose que "l'un des voisins ne peut sans le consentement de l'autre, pratiquer dans le mur mitoyen aucune fenêtre ou ouverture, en quelque manière que ce soit, même à verre dormant"

Ainsi tout riverain du chemin de fer, propriétaire ou édifiant une construction, a le droit, sous réserve de ne pas contrevenir aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, de prendre sur le domaine public du chemin de fer les jours ou vues qu'il désire.

Ces jours ou vues ne doivent comporter aucune saillie, ni aucun dispositif mobile pouvant se développer sur le domaine public du chemin de fer.

Nul ne pouvant être grevé de servitudes d'intérêt privé, même si ces dernières trouvaient leur origine dans la prescription trentenaire, la S.N.C.F. conserve, sous les réserves énoncées à l'article 17, la faculté de construire à toute époque à la limite des emprises ferroviaires. Elle pourrait donc, en principe, masquer les jours et vues des bâtiments voisins, sans qu'il résulte, pour les propriétaires riverains, un droit à indemnité, dans la mesure tout au moins où ces propriétaires auraient été avertis dès l'origine du caractère précaire et révocable de ces jours et vues.

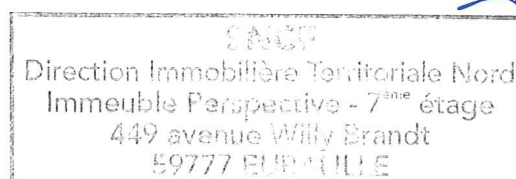
Implication du groupe immobilier ferroviaire dans les procédures d'instruction des documents et autorisations d'urbanisme

Conformément à l'article L.123-9 du Code de l'Urbanisme, la SNCF demande à être consultée sur tous les documents du PLU et sollicite à cet effet l'envoi d'un exemplaire du PLU arrêté. Nous rappelons qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF avant d'envisager toute intervention aux abords du domaine public ferroviaire ou tous travaux à proximité des emprises ferroviaires (notamment permis de construire, permis d'aménager...). Cette demande est fondée sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part sur l'article L2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.

Nous vous remercions de prendre en considération les remarques émises et nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire.

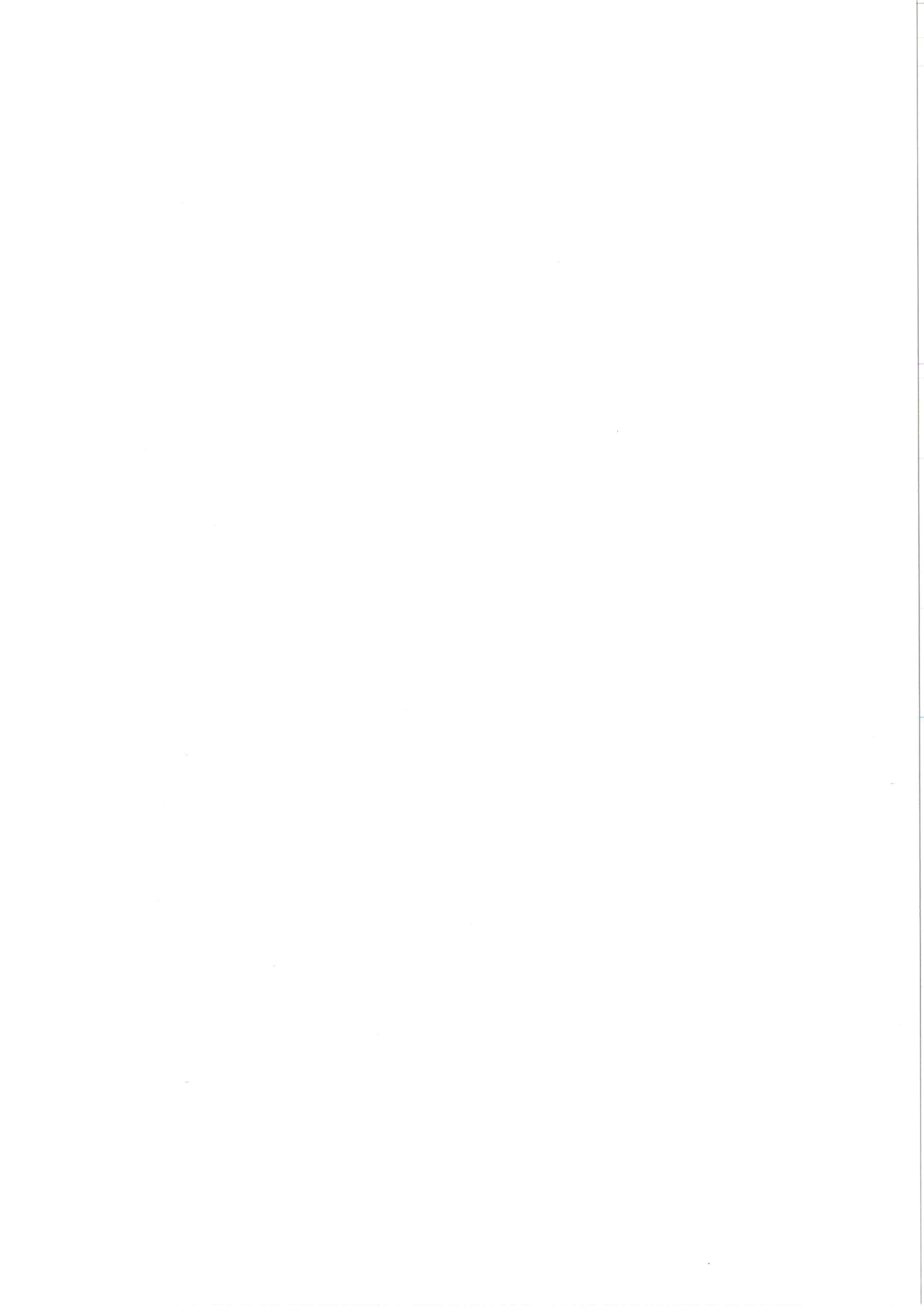
Nous vous prions d'accepter Monsieur, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Chargée d'aménagement et d'urbanisme
Sylvie TREVAUX



Pièces jointes:

- Notice technique pour le report de la servitude T1
- Document explicatif sur la servitude T1
- Liste des parcelles ferroviaires faisant l'objet de la servitude T1.
- Circulaire ministérielle du 5 octobre 2004
- Notice d'intégration des emprises ferroviaires dans les zonages avoisinants





SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER (T1)

I. - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement,
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation,
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,
- mode d'exploitation des mines, carrières, et sablières.

Servitudes spéciales pour les constructions, les excavations et les dépôts de matières inflammables ou non.

Servitudes de débroussaillage.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L 322-3 et L 322-4.

Loi du 29 décembre 1892 (occupation temporaire).

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59-962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG n° 78-04 du 30 mars 1978.

II. - PROCEDURE D'INSTITUTION

A. - PROCEDURE

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le passage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

Alignement

L'obligation d'alignement s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que les gares, les cours de gare et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;

L'obligation d'alignement ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe une obligation éventuelle de bornage à frais communs.

L'alignement, accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites des chemins de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements, ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron du 3 juin 1910).

Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Préfet du département.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

B. - INDEMNISATION

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existantes au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L322.3 et L 322.4 du Code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

C. - PUBLICITE

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le préfet du département.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE.

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la SNCF, quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage des morts-bois (articles L 322-3 et L 322-4 du Code forestier).

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (loi des 16 et 24 août 1970). Sinon, intervention d'office de l'administration.

Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce, sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées

et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau non munis de barrières d'une voie publique et d'une voie ferrée des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'administration, de procéder, moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non, existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845, et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infraction aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845, réprimée comme en matière de contravention de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11, alinéas 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845).

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un passage à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains des voies ferrées de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture, dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus de remblai, soit du bord extérieur du fossé du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de chemin de fer. L'interdiction s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvues de voies : elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les hangars, magasins, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale

à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (article 6 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3 de la loi du 15 juillet 1845).

2 Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par arrêté préfectoral, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9 de la loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existantes lors de la construction d'un nouveau chemin de fer de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant, dans chaque cas, la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des excavations en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la SNCF.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent et à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révoquées (article 9, loi du 15 juillet 1845).





La Défense, le **15 OCT 2004**

ministère
de l'Équipement
des Transports,
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer



direction
des Transports
terrestres
direction générale
de l'Urbanisme,
de l'Habitat et
de la Construction

Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire, du tourisme
et de la mer

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de départements

Directions départementales de l'équipement

Objet : abrogation de la circulaire DAU-DIT n°90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU0410366J).

La circulaire DAU-DIT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « *les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols.* »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
mél : dm@equipement.gouv.fr

.../...

Il n'y a donc aucun fondement juridique pour que ces emprises fassent l'objet d'une zone particulière dans les documents d'urbanisme.


Vous veillerez à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire.

Vous veillerez également à ce que ces règles autorisent sur les emprises ferroviaires les mêmes constructions et installations que sur le reste de la zone dans laquelle elles sont situées.

La présente instruction abroge la circulaire n° 90-20 du 5 mai 1990 précitée.

Vous informerez les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents des dispositions de la présente instruction et veillerez à ce que vos services s'assurent de leur prise en compte dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents d'urbanisme.

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur des transports terrestres,


Patrice RAULIN

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,


François DELARUE

NOTICE TECHNIQUE POUR LE REPORT AUX P.L.U. DES SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

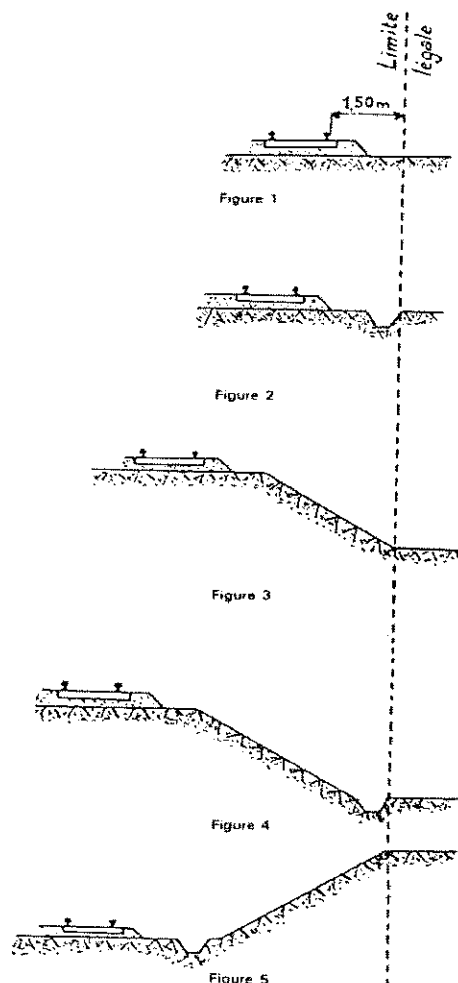
D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du Chemin de Fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

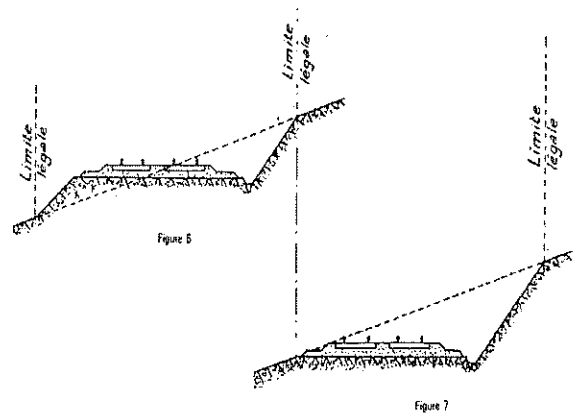
Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la SNCF :

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du Chemin de Fer est déterminée de la manière suivante :

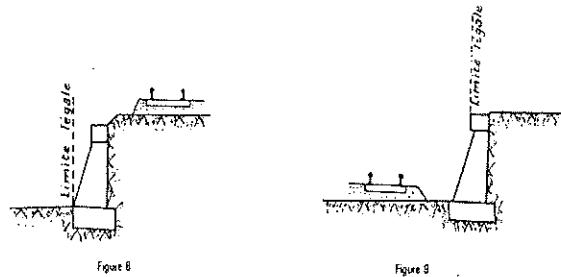
- Voie en plate-forme sans fossé :
une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1)
- Voie en plate-forme avec fossé :
le bord extérieur du fossé (figure 2)
- Voie en remblai :
l'arête inférieure du talus de remblai (figure 3)
ou
le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4)
- Voie en déblai :
l'arête supérieure du talus de déblai (figure 5)



Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7)



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9)



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de Fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du Chemin de Fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

1 - Alignement.

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du Chemin de Fer qui désire élever une construction ou établir une clôture doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc ...

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du Chemin de Fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisances de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

2 - Ecoulement des eaux

Les riverains du Chemin de Fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre, il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du Chemin de Fer.

3 - Plantations

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 mètres de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 mètres par autorisation préfectorale.

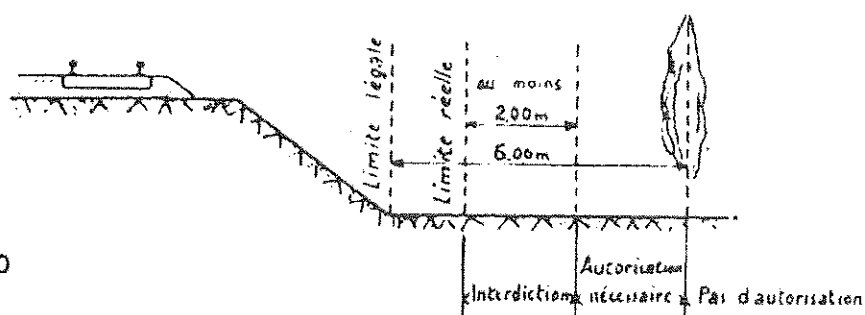


Figure 10

b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines : une distance de 2 mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 mètre.

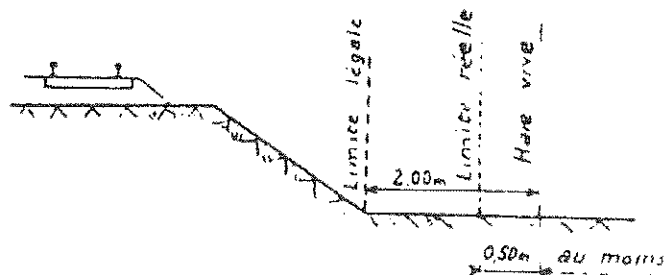


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 mètres de la limite réelle du Chemin de Fer et une haie vive à moins de 0,50 mètre de cette limite.

4 – Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans locaux d'urbanisme, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du Chemin de Fer.

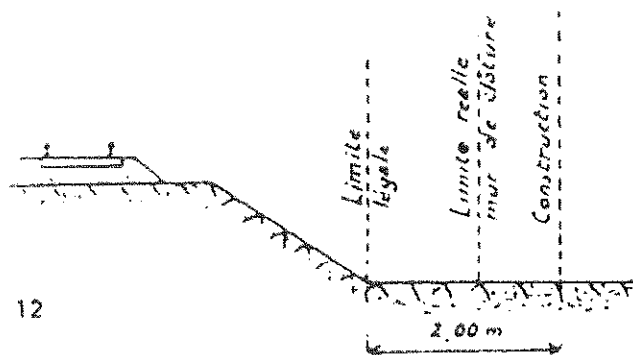


Figure 12

Il en résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du Chemin de Fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du Chemin de Fer d'édifier, sans l'autorisation de la SNCF, des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire (Cf IIème partie ci-après).

5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

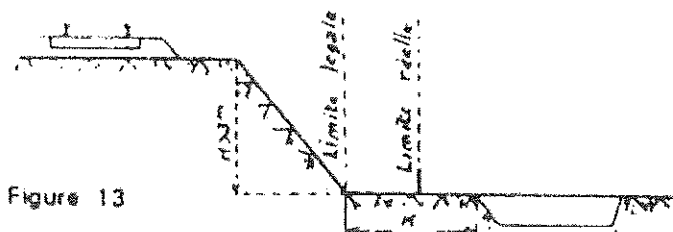


Figure 13

6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14)

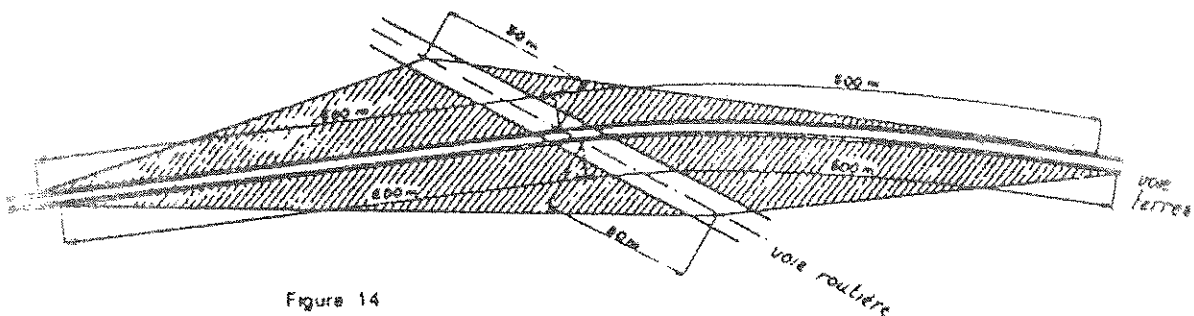


Figure 14

Bois classés et talus classés paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme

La présence de bois classés ou de talus paysagers protégés au titre de l'article L123-1-5 7° du code de l'urbanisme dans les zones assujetties aux servitudes ferroviaires est incompatible avec l'exploitation du chemin de fer : servitude publique relative au chemin de fer.

1. Aspect légal

Ces terrains sont entièrement soumis aux servitudes prescrites dans la fiche T1 (voir extraits ci-après) qui impose notamment des distances à respecter en matière de plantation (arbre à haute tige, haie, taillis...). Il n'y a donc pas lieu de prévoir la nécessité d'autorisation de déboisement pour ce qui est une obligation de prescriptions légales.

2. Aspect technique

Les talus de remblais et de déblais ferroviaires sont une composante technique de l'infrastructure ferroviaire, soumise à des règles de maintenance ayant pour but d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

La végétation conservée sur ces talus ne peut-être qu'au plus arbustive pour éviter tout désordre du type de ceux survenus lors de la tempête de 1999 et le choix de sa maintenance doit être à l'initiative de l'exploitant ferroviaire.

Par conséquent, afin de ne pas nuire aux installations et aux circulations ferroviaires :

- **les boisements ne doivent pas être pérennisés sur ces derniers car ils pourraient fragiliser la structure de l'ouvrage d'art**
- **plutôt qu'un aplat en surface, RFF préférerait voir afficher l'idée d'un filtre végétal : soit une ligne de boisement, qui devra respecter la servitude T1, le code civil (plantation en limite de propriété) et le code de l'urbanisme.**

NB : Extrait s'appliquant à l'entretien des plantations de la servitude T1 et aux zones ferroviaires en bordure desquelles peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

III. - EFFETS DE LA SERVITUDE

A. - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

1 Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie, et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (Art L 322-3 et L 322-4 du code forestier)

2 Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

B. - LIMITATIONS AU DROIT D'UTILISER LE SOL

1 Obligations passives

Interdiction aux riverains des voies ferrées de planter des arbres à moins de 6 mètres et des haies vives à moins de 2 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de construction (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse, An VIII).

2° Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir, par décision du préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et les haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

INTEGRATION DES EMPRISES FERROVIAIRES DANS LES ZONAGES AVOISINANTS

Les emprises ferroviaires peuvent être classées dans l'ensemble des zonages prévus au code de l'urbanisme : zone U, zone AU, zone A et zone N.

Le classement doit être cohérent avec le tissu urbain environnement. A titre d'exemple, il semble logique de classer en zone U les gares situées le plus souvent en centre ville. De même, les cours marchandises peuvent, le plus souvent, être classées en zone U (activité ou mixte). Les voies ferrées traversant des zones agricoles doivent être classées en zone A ou N.

MODIFICATIONS A APPORTER AU REGLEMENT DES ZONES AVOISINANTS.

Ces dérogations ont pour but de permettre à RFF et à la SNCF d'implanter sur le Domaine Public Ferroviaire les petites installations indispensables à l'exploitation ferroviaire telles que les guérites de signalisation, les abris quais, les abris parapluiers, les relais Radio-Sol-Train, les antennes Radio-Sol-Train et GSMR.

❖ Article 2 : Occupation et utilisation des sols admises

Sont admises : les constructions et installations de toute nature, les dépôts, les exhaussements et affouillements des sols nécessaires à l'entretien et au fonctionnement du service public ferroviaire et des services d'intérêts collectifs.

❖ Article 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques ou privées

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par des impératifs techniques liés à l'exploitation ferroviaire.

❖ Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Merci de prévoir une dérogation pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs.

❖ Article 10 : Hauteur des constructions

Merci de préciser qu'aucune hauteur maximale n'est fixée pour les constructions et installations nécessaires à l'exercice du service public ferroviaire.

❖ Article 13 : Espaces libres et Plantations

Cette réglementation doit être compatible avec l'application de la servitude d'utilité publique instaurée par la loi du 15 juillet 1845 (aucune plantation d'arbres à hautes tiges dans une distance inférieure à 6 mètres de la limite légale du chemin de fer).

❖ Article 14 : COS

Merci de prévoir une exonération pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.